CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1534 de 2013

S/C

Comisión de Vivienda,
Territorio y Medio Ambiente

PRESIDENTE

Elección

UNIÓN DE VECINOS DE LA PALOMA GRANDE

Planteos

AGENDA

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 13 de marzo de 2013

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Edgardo Rodríguez (ad hoc).

Miembros: Señores Representantes Gerardo Amarilla, Aldo Guerrini, Andrés Lima, Arturo López Méndez, Darío Pérez Brito, Mario Silvera y Dante Villarino.

Asisten: Señores Representantes Pablo Iturralde Viñas y Aníbal Pereyra.

Invitados: Por la Unión de Vecinos de la Paloma Grande, doctora Victoria Pereira, señoras Cecilia Olivet y Mónica Fainzaig; profesor Miguel del Acqua y arquitecto Juan Carlos Siri.

═══════II═══════

SEÑOR SECRETARIO.- En ausencia de la señora Vicepresidenta, corresponde designar un Presidente ad hoc.

SEÑOR SILVERA.- Propongo al señor Diputado Edgardo Rodríguez.

SEÑOR SECRETARIO.- Se va a votar.

(Se vota)

——Cuatro en cinco: AFIRMATIVA.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Edgardo Rodríguez)

SEÑOR PRESIDENTE (ad hoc).- Habiendo número, está abierta la reunión.

(Se da cuenta de los asuntos entrados)

——Si no hay inconveniente, se posterga la elección de Presidente hasta que se reintegre el señor Diputado Bango.

(Apoyados)

——A continuación, corresponde recibir a integrantes de la Unión de Vecinos de La Paloma Grande, por el tema del puerto de La Paloma.

(Ingresa a sala una delegación de la Unión de Vecinos de La Paloma Grande)

——Nuestra Comisión tiene mucho gusto en recibir a esta delegación, integrada por la doctora Victoria Pereira, las señoras Cecilia Olivet y Mónica Fainzaig, el profesor Miguel del Acqua y el arquitecto Juan Carlos Siri, en atención a la nota recibida con fecha 7 de febrero de este año.

SEÑORA PEREIRA (doña Victoria).- Soy abogada, me especializo en medio ambiente y colaboro con los vecinos a raíz del proyecto de transformación del puerto de La Paloma en un puerto multipropósito.

La Unión de Vecinos está conformada por residentes de La Paloma Grande; se denomina así porque abarca también las zonas aledañas. Les vamos a dejar una carta de presentación donde puede corroborarse que desde hace muchos años tienen inquietudes para mejorar la zona desde varios puntos de vista, entre los cuales se encuentra el ambiental y el social.

Estamos aquí porque, como es de público conocimiento, el puerto de La Paloma está siendo objeto de una transformación en su modus operandi. Desde hace unos meses hemos golpeado puertas en el Poder Ejecutivo y hemos tenido conversaciones con los Ministerios de Turismo y Deporte, de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, y de Transporte y Obras Públicas a fin de que sean salvaguardados los derechos y las garantías de la población local de La Paloma.

Entendemos que este puerto, que hoy se encuentra casi inoperante en relación a lo que se pretende realizar, va a tener una transformación radical. Está previsto que del puerto de La Paloma salgan 250.000 toneladas de madera por año, que comience a salir grano, que entren los buques pesqueros de altura y que operen cruceros.

También vamos a dejarles copia de una documentación que muestra que en abril de 2011 el señor Ministro Pintado concurrió a la Junta Departamental de Rocha para explicar el propósito de la transformación del puerto.

Nuestro gran objetivo, más allá de la posición que tengamos en cuanto al puerto, es que los derechos y las garantías de la población local sean contemplados, algo que hasta ahora no ha sucedido. Según tengo entendido, aquí hay al menos cuatro abogados, y

coincidirán en que las normas están para ser interpretadas; sin embargo, se tiene una posición bastante difusa en cuanto a si este proyecto entra en la lista enunciativa que establece el decreto reglamentario de la Ley de Impacto Ambiental, en cuanto a requerir una autorización ambiental previa. Este es un proyecto que de verdad va a generar un cambio radical, social, ambiental, económico y turístico. Uso todos estos términos, pero evidentemente, lo ambiental las comprende a todas. Creemos que, en lugar de poner la carreta delante de los bueyes, necesitamos un estudio de impacto ambiental que controle y verifique las consecuencias de este emprendimiento en la región. No solamente va a cambiar el territorio, sino también el modus operandi desde el punto de vista económico. En 2013 pensar que un proyecto así representa simplemente el cambio de la operativa de un puerto, y que no se tengan en cuenta las variables, ni siquiera es ignorancia.

Todo comenzó en enero de 2012, cuando se suscribió un convenio -del cual les dejamos copia- entre el Ministerio de Turismo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intendencia de Rocha, por el cual se comprometen a transformar ese puerto en multipropósito con el gran objetivo de sacar las 250.000 toneladas de madera. Ese volumen es una fracción del total; es evidente que ello requiere una solución, pero no sabemos si esta es la idónea; creemos que desde el principio el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente debió intervenir en ese convenio.

También les vamos a dejar copia de un documento que nos dieron en diciembre en el ámbito de las conversaciones con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, referido a todo lo que se va a realizar en el puerto y la reestructura vial que conlleva. Evidentemente, para que entren todas esas toneladas al puerto se tiene que hacer un cambio vial. No es lo mismo un lugar de veraneo que otro donde continuamente van a estar entrando camiones.

Me gustaría que quedara constancia en la versión taquigráfica de que entendemos que el cambio va a ser sustancial no solo económicamente -porque se van a realizar nuevas actividades-, sino también en los hechos. Por ejemplo, en este momento el puerto tiene un dragado que nunca supera los 6 metros; como podrán apreciar en la página 7 del documento, el Ministro Pintado manifestó ante la Junta Departamental de Rocha que se prevé que se llegue a los 9 metros de calado. Desde el punto de vista normativo habría que ver si entra o no en el decreto interpretativo.

El objetivo de nuestra visita es que ustedes, desde el ámbito legislativo, ejerzan el contralor que tienen sobre el Poder Ejecutivo en un Estado de derecho. Este proyecto, esta obra, esta actividad, va a significar un cambio sustantivo en la población, y se deben tener contralores desde el "Vamos", con un estudio de impacto ambiental previo.

SEÑOR DEL ACQUA.- Esta Unión de Vecinos no surge a partir del proyecto de UPM para sacar la madera por el puerto de La Paloma, sino a partir del proyecto Puerto Graneles, que preveía el chipeado. En ese momento era Ministro Julio Cáceres y para el proyecto se habían presentado capitales chilenos asociados con otros. A partir de ese momento, comenzó la lucha de los vecinos para evitar que La Paloma se transformara en una terminal maderera porque sabíamos que eso podía conllevar un deterioro muy importante para el lugar y cambiar la calidad de vida. Se nos ha tildado de egoístas por tratar de defender la calidad de vida de la zona; gente de esta Cámara nos ha dicho que somos egoístas por querer seguir viviendo en un lugar tranquilo, algo que suena paradójico.

La Unión de Vecinos surge en aquel momento, pero vimos que no alcanzaba para luchar. Después de que se frenó el proyecto Puerto Graneles, nos abocamos a construir una propuesta y elaboramos una idea. Acá no se discute sobre la existencia del puerto; hay un puertito, que no tiene grandes dimensiones, pero tampoco grandes proyecciones

de futuro porque el calado es insuficiente. Sabemos que ya entró un barco grande para UPM, que ha quedado varado y no tienen cómo sacarlo de la arena; esto sucede porque el puerto de La Paloma no está funcionando adecuadamente. Por lo tanto, elaboramos una propuesta en función de este puertito, asociada al desarrollo turístico y a mantener la calidad de vida. Al respecto, armamos el proyecto Nautilo, con una idea basada en un puerto turístico, pesquero, deportivo y asociado a lo pedagógico, educativo, a la Universidad; pretendemos darle una proyección diferente y que sea compatible con La Paloma. Lo presentamos a nivel departamental, pero nunca fue atendido.

Luego aparecieron estos proyectos con gran fuerza porque tienen mucho capital detrás; sucede que nosotros no tenemos capitales para llevar adelante nuestra idea. Cuando aparecen estos proyectos, que implican intereses muy fuertes, nuevamente nos sentimos avasallados y surge la idea de transformar el Cabo Santa María en una terminal maderera.

Cabe señalar que La Paloma, en el Cabo Santa María, es el principal balneario oceánico del Uruguay porque Punta del Este no es oceánico; también podemos hablar de La Aguada, Costa Azul, etcétera. Como cabo, es pequeño, pero eso nos da muchas ventajas desde el punto de vista turístico. Hay muchas actividades que se pueden desarrollar gracias a esa condición geográfica; siempre hay playas protegidas. En una distancia muy pequeña, hay una enorme variedad de playas como quizás no haya en otro lugar del país. Valoramos ese aspecto y queremos conservarlo; es por ello que cualquier proyecto que atraviese ese cabo significa un cambio importante. Eso sucede hoy con la entrada de camiones, que divide longitudinalmente el cabo.

Somos alrededor de 5.000 habitantes en Cabo Santa María. Históricamente, las que se han mantenido como actividades económicas, han sido el turismo y la pesca, con sus alzas y bajas. Desde 1874, momento en que se inauguró el faro de La Paloma, hasta nuestros días, ha crecido permanentemente el turismo y la pesca. Hubo proyectos escandalosos como el proyecto Anchoíta, y el de la pesquera Astra, pero no funcionaron. Se trató de capitales golondrina, que dejaron chatarra y barcos tirados en el puerto, y sacarlos demandó grandes costos operativos.

Venimos de un lugar donde la distribución de la riqueza no es un gran problema; no tenemos barrios marginales, de exclusión ni zonas rojas, y la inseguridad no es un problema; el tránsito y la inseguridad en el tránsito no son un problema, aunque ahora tenemos algunos conflictos con las motos; no hay grandes episodios de violencia; no hay un alto índice de desempleo. Por lo tanto, queremos conservar esas cosas.

Sabemos que La Paloma va a ir creciendo y que se va a ir desarrollando. Es más: La Paloma ha ido creciendo permanentemente, pese a que el departamento en muchas ocasiones ha perdido población. Aun durante la crisis de 2002 La Paloma siguió creciendo en población.

La Paloma tiene una población activa de entre treinta y cincuenta años superior -en porcentaje- a la media nacional. Quiere decir que en La Paloma la gente encuentra algunas soluciones; es mucha la gente que viene a trabajar, no solo en verano, sino durante todo el año. La actividad turística está asociada a actividades de todo el año; si bien la temporada fuerte para el turismo se produce en determinado momento, hay actividades asociadas, como la construcción, que se mantienen durante el año.

¿Qué estamos pidiendo? Información, participación y garantías; no es nada raro lo que pedimos. Queremos tener toda la información arriba de la mesa para saber dónde estamos parados. Nos gustaría saber qué se tiene en mente cuando se habla de un puerto multipropósito; qué se tiene en mente al iniciar por aquí la exportación de madera;

qué va a suceder con el resto de las toneladas de madera. Deseamos saber cuáles son los acuerdos concretos entre los Ministerios y las Intendencias para este lugar. Queremos participar porque creemos en la descentralización y porque asumimos la ciudadanía responsable. Tenemos una Alcaldía, un Municipio, al que nunca se consultó. Es más: ni siquiera se consultó a la Intendencia. Planteo esto porque la primera reacción del señor Intendente Barrios cuando conoció el proyecto fue decir: "Esto no es lo que Rocha precisa. No son los proyectos que queremos para el departamento". Sin embargo, la actitud que se tuvo fue tratar de mitigar los efectos negativos que podría tener el proyecto.

Apareció un acuerdo -que fue firmado en enero del año pasado-, pero no sabemos en qué se basó. ¿Por qué se habló del período que va del 15 de diciembre al 28 de febrero? ¿Por qué hay un camino que viene por El Arbolito, que pasa por la Ruta Nº 10, y que entra por lo que eran las vías de AFE? ¿En base a qué estudios se hicieron esos acuerdos que mitigan el impacto? Cuando preguntamos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas o al de Turismo, se nos dice que es lo que ellos tienen proyectado. No nos parece correcto que todo se base en lo que crea el funcionario de turno; esa no es manera de dar garantías. Por ejemplo, hace quince días, la Directora de la escuela cortó un roble porque tenía bichos peludos.

¿Quién es el encargado de tomar las decisiones para una localidad? ¿Alguien que está transitoriamente en el Gobierno? ¿En base a qué estudios se hacen esos acuerdos? ¿Qué es lo que se está previendo? No hay estudios, y eso es lo que reclamamos.

¿Cuánto se ha gastado en el puerto de La Paloma? ¿Cuánto se piensa gastar para esta operativa maderera? ¿Soluciona al Estado los problemas de costos? Lo pregunto porque uno de los argumentos era que el Estado gastaba mucho en las rutas. Pero se van a sacar solo 250.000 toneladas por el puerto, es decir, la sexta parte de lo que hay en la región, y el resto sigue saliendo por las rutas, con el consiguiente gasto para su mantenimiento. Además, hay que arreglar y dragar el puerto hasta un calado bastante profundo, con un costo muy alto. ¿Se sabe si el puerto está funcionando? Aclaro que se hizo un nuevo espigón, pero la arena sigue entrando al puerto, y nosotros observamos que eso demandará un dragado permanente. ¿Hay un estudio al respecto?

Pasaron catorce meses; quiere decir que desde antes esto ya se estaba cocinando. Recientemente, la Universidad construyó una sede preciosa. ¿No se podría haber encomendado un estudio a la Universidad? ¿Se estudió si invertir en el ferrocarril no era mejor? Nosotros no tenemos certezas porque no tenemos la capacidad para realizar todos esos estudios, pero nos basamos en los mismos pareceres que nos manifiestan los Ministerios.

El que vive en el lugar, aprende a conocerlo, y la gente que trabaja en el puerto lo conoce más que cualquiera de los funcionarios que hoy están en el Ministerio. A 6 metros ya se encuentran rocas; por lo tanto, no hay mucho más para dragar. Son muchas las incertidumbres. ¿Cómo las despejamos? En base a un estudio, y eso es lo que reclamamos.

Tenemos elementos para sentirnos un poco preocupados porque ya hubo experiencias. Por ejemplo, La Coronilla fue destruida por un proyecto económico. En aquel momento, no había leyes ambientales y no se estudiaba nada. Pero hoy, ¿vamos a seguir actuando de la misma manera? Si quiero dar garantías a la población ¿por qué me voy a negar? ¿Qué tan difícil es hacer un estudio de todas las alternativas económicas, sociales y ambientales? No entendemos el capricho de negarnos ese estudio de impacto ambiental.

Los camiones ya empezaron a entrar, y lo hicieron antes de haber cumplido con sus propios acuerdos. ¿Quién estaba ahí para controlar esa entrada de camiones? Nosotros. ¿Quién estuvo ahí para controlar el dragado escandaloso que se hizo el año pasado durante cinco o seis meses? Nadie. La Dinama nos dice que seamos nosotros el contralor porque les cuesta tener la capacidad para ello. Pero después nosotros nos transformamos en los malos de la película porque siempre estamos frenando las cosas. En realidad, estamos exigiendo garantías y que se respete el lugar.

No queríamos una playa con agua negra en un lugar donde la gente valora el agua transparente y limpia. Sin embargo, se hizo el dragado y mal. ¿Quién estuvo ahí para controlarlo? Entonces, hay elementos que nos llevan a dudar y a estar en una situación de impotencia porque permanentemente debemos pensar qué es lo nuevo que se viene.

También sabemos que Nueva Palmira ha cambiado mucho y que han aparecido una cantidad de problemas en esa localidad a partir del desarrollo portuario. La población de Nueva Palmira está muy preocupada porque lo que veía como un proyecto de trabajo y desarrollo hoy lo ve como un elemento distorsionante de la realidad. Además, hay experiencias internacionales, por ejemplo en Brasil, con situaciones muy parecidas a las nuestras.

Todo esto nos lleva a dudar y ponemos las dudas arriba de la mesa para que alguien nos explique por qué se nos ha negado en forma caprichosa y constante un estudio serio -que a esta altura ya podría estar pronto- para analizar en qué lugar se podían hacer las cosas. ¿Debido a que el baño me quedaba lejos lo voy a poner al lado de la cocina? ¿Lo soluciono con un poco de desodorante de ambiente o con una mampara? No es así. Hay que valorar las cosas.

Esta es una realidad nueva. La Paloma nunca tuvo la entrada de camiones que va a tener ahora; ¡hay que tener en cuenta la polvareda que se va a levantar! Se construyó un camino nuevo exclusivamente para UPM.

Se habla mucho de un puerto multipropósito y de que va a haber desarrollo portuario y se van a generar fuentes de trabajo. Esto nos encandila a todos; se hizo un buen marketing para vender un proyecto y prometer trabajo a la gente. Sin embargo, cuando fuimos al Juzgado en Rocha porque se interpuso una medida por el camino nuevo, los funcionarios del Ministerio declararon que ese camino que estaban haciendo era pura y exclusivamente para los camiones de la madera, para las 250.000 toneladas. Dijeron que no era un camino de dominio público y por eso no requería ningún estudio de impacto. ¿Dijeron esto para zafar del estudio o porque es lo que realmente va a pasar, es decir que solo va a entra la madera y que eso solo soluciona el problema de una sexta parte de lo que necesita el sector forestal? Esta es la gran pregunta. ¿Quién se beneficia con todo esto? ¿El Estado? No. ¿La localidad? Tampoco. ¿Da trabajo? No; solo supone diez puestos de trabajo, no sabemos de dónde van a venir quienes los ocupen. ¿Quién se beneficia? ¿Se beneficia el sector forestal, que es de los principales?

Asimismo, esto es un peligro a futuro porque se está dando una concentración muy fuerte de la riqueza que atenta contra la democracia en todos sus aspectos. Entonces, estamos solucionando un problema en forma parcial y no general.

Son demasiadas las incertidumbres y no entendemos el capricho. Lo que pedimos hoy es que los legisladores ejerzan su labor de contralor y que, más allá de que tengan una opinión favorable -no pedimos que estén de acuerdo con nosotros-, por lo menos nos den la chance de que ese proyecto que apoyan esté basado en algo serio y no en pareceres de algunos funcionarios. Es muy sencillo; no es nada demasiado extraño. Esperemos que se pueda actuar y que se esté a tiempo.

Para nosotros fue peor el camino alternativo porque los camiones pasan durante todo el año menos en verano. En ese lugar hay gente que vive y es uno de los lugares que más se ha desarrollado en volumen de población; incluso hay cooperativas de viviendas que se han formado al lado de la ruta. Esto quiere decir que los niños y jóvenes van a tener que convivir con los camiones para ir a la escuela o al liceo. ¿Quién se va a hacer responsable de eso? ¿Quién se va a hacer responsable de la primera desgracia que tengamos? La ruta no fue ensanchada ni reforzada y ya están pasando los camiones; solamente pusieron unos semáforos bastante simbólicos para dejarnos contentos. ¿Quién se va a hacer responsable? La Paloma ni siquiera tiene una ambulancia especializada para trasladar a alguien que esté en una situación delicada. No tenemos las condiciones operativas de infraestructura como para bancar eso.

En definitiva, podemos citar muchas cosas que nos generan dudas. Nadie puede decir que tiene certezas porque las certezas de cada uno se basan en lo que uno piensa y no en estudios serios, ya que no están hechos.

Asimismo, nos hubiera gustado tener mayor diálogo y participación y no estar ante la misma actitud que enfrentamos cuando nos encontramos frente al proyecto Puerto Graneles. Se nos dijo: "Este es el proyecto para La Paloma y lo tienen que aceptar". Se nos bajó la línea, se explicó, se impuso y ya está. No creemos que esta sea la forma de construir ciudadanía responsable y participativa. Por eso estamos acá, para reclamar otra cosa.

SEÑOR SIRI.- Soy arquitecto y vivo hace treinta y tres años en La Paloma. Me fui a La Paloma buscando calidad de vida. En aquel momento La Paloma era una localidad muy chica y yo hice una opción de vida, quizás teniendo menos posibilidades de trabajo, pero pudiendo criar a mis hijas en un buen lugar. En ese sentido, vi el buen desarrollo de La Paloma, valorando sus posibilidades.

No estamos en contra del progreso, pero pretendemos que los progresos sean los correctos y no los que conlleven depredación o concentración de riqueza. Como dijo el compañero del Acqua, La Paloma es un lugar donde la riqueza se ha repartido en forma muy democrática. No es un lugar donde haya grandes inversiones turísticas. Gran parte de la masa de servicios turísticos es de pequeños propietarios, habitantes o gente que veranea y aprovecha la inversión que tiene para alquilar. En La Paloma no hay ningún habitante del que se pueda decir que es el millonario de la localidad. Recién ahora están empezando a aparecer algunos hoteles más importantes, pero es un lugar que yo diría que socialmente es un paradigma. Las cifras oficiales indican que es uno de los puntos del país donde la desocupación está muy por debajo de los índices del resto del país. Ni qué hablar si la comparamos con la desocupación en Río Negro.

Vamos a entregar una presentación que realizamos en la Junta Departamental con dieciséis razones por las cuales nosotros entendemos que este proyecto no debe ser llevado adelante. Insistimos con que debería haberse hecho un estudio ambiental previo y creemos que en este momento la única solución honesta sería detener la marcha de este proyecto, realizar el estudio y tomar las decisiones posibles. Nosotros tenemos más incertidumbres que certezas.

El puerto está en la punta de una playa que es de las más concurridas. Este año con el dragado estuvieron vertiendo la arena en esa punta y el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente tuvo que reconocer que esa arena estaba contaminada. En ese sentido, se ordenó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que reparara la situación, pero hasta ahora no se ha hecho. Entiendo que la reparación consiste en retirar la arena como puedan y reponer arena limpia. Sin embargo, por ahora no ha habido ningún movimiento en ese sentido.

Sin duda, el movimiento del puerto va a generar perjuicios en esa playa. Yo no lo puedo afirmar porque no tengo delante de mí un estudio de impacto ambiental. No obstante, tengo una gran incertidumbre en cuanto a qué va a pasar. Como ciudadano y vecino puedo decir que estoy seguro de que va a haber perjuicios, que va a haber restos de madera y lixiviado de las pilas de madera. Puedo decir esto porque soy técnico y tengo algunos conocimientos, pero no hice el estudio ni cuento con él. Insisto en que el único camino que queda es detener las obras hasta que se haga el estudio ambiental.

Por otra parte, quiero decir que no estamos en contra del puerto. En el CD que hemos entregado está explicado el proyecto Nautilo. Ese proyecto plantea varias posibilidades en La Paloma. Una de ellas es la revitalización del puerto con las posibilidades que tiene. El puerto de La Paloma está mal construido. La Paloma tenía un gran arco que venía desde La Pedrera e iba hasta la punta del Cabo de Santa María y dos islas. Allí se generaban corrientes que llevaban la arena para un lado y para el otro. Era un puerto que naturalmente tenía una profundidad correcta. Es más, el puerto de la bahía grande fue el primero de La Paloma, y durante muchos años Rocha se abastecía de servicios por barcos desde Montevideo y Brasil, porque otra conexión era muy difícil. Cuando se hizo la primera escollera, cortaron las corrientes naturales y el puerto se empezó a llenar de arena, al punto de que la isla grande se terminó uniendo a la costa, y el puerto se sigue aterrando permanentemente. La escollera nueva no corta toda la entrada de arena, sino que básicamente protege un poco el muelle. Estas observaciones surgen del estudio de la historia y de comentarios de gente especializada en corrientes. Además, he conversado con personas que trabajaron en el dragado en ese momento y me dijeron: "Parábamos una noche de dragar y era como perder dos días de trabajo". Es un puerto que va a significar un costo diario muy alto para el Estado, porque hay que dragar permanentemente. Sin embargo, el costo podría ser menor si se atendiera el puerto que proponemos en el proyecto.

El puerto de La Paloma se puede desarrollar para pesca artesanal y de mediana altura y es un punto ideal para captar el turismo de alto nivel, sobre todo de barcos de vela, que se está desarrollando cada vez más. Esa gente aprecia la naturaleza y va al sur de Argentina. Cabe destacar que después de Florianópolis no hay ningún otro puerto oceánico hasta llegar a Argentina. O sea que es un punto de recalada realmente importante y podría captar ese turismo, que puede dejar mucho dinero. En el CD que repartimos se explican las posibilidades que habría y se manejan cifras tentativas.

La Paloma podría ser un punto para absorber todo ese turismo. A pesar de no tener grandes servicios, siguen llegando veleros de ultramar que están recorriendo el mundo; sobre todo llegan extranjeros fuera de temporada buscando tranquilidad y turismo de naturaleza. Estamos en el área inmediata a la Laguna de Rocha, que fue declarada reserva natural, y cerca de un área con mucha riqueza natural. Desde que empecé a ir a Rocha siempre dije que todo el departamento debería ser declarado reserva natural porque es el que tiene más riqueza desde ese punto de vista, con diferentes paisajes como bañados, palmares y sierras en muy poco territorio, que ya ha sido muy afectado por la forestación, que ha destrozado grandes áreas de sierra. Disculpen la digresión pero siento que esto está relacionado con el puerto de La Paloma

Les dejamos la documentación y pueden recorrer la página web correspondiente.

Sentimos que se hace un convenio que no nos da garantías porque se puede cambiar y que ya no se cumplió porque comenzaron las obras en la Ruta N° 10 antes de terminar la temporada. Hay un reconocimiento tácito de que el proyecto va a ocasionar perjuicios porque se corta el turismo durante la temporada de verano y nosotros nos

sentimos ciudadanos de segunda que debemos soportar esos perjuicios. Creemos que no debe ser así.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero señalar que están aquí presentes dos Representantes nacionales que, dado que no hay inconvenientes, están autorizado a intervenir cuando lo crean oportuno.

SEÑORA OLIVET.- Soy una vecina más de La Paloma que vivo allí con mi familia hace catorce años; soy distribuidora de purificadores de agua, ama de casa, madre y abuela. Elegí ese lugar para vivir cuando no había ninguno de estos proyectos; de lo contrario, honestamente, hubiera ido a otro sitio. Opté por ese lugar por la dinámica que me permitía criar a mi nieto en tranquilidad y en contacto con la naturaleza. Tal vez se nos pueda criticar y considerar egoístas por pretender esto solo para nosotros pero no es así; pretendemos esto para nosotros y para los que vengan en tiempos futuros. Quisiera que los hijos de mi nieto también pudieran disfrutar de esto, pero si la cosa sigue así, no será posible.

Hemos tocado las puertas del Poder Ejecutivo desde diferentes ángulos pidiendo que se nos den garantías, ya que somos vecinos que no tenemos por qué saberlo todo. Necesitamos un estudio que dé explicaciones para comprender si es necesario el cambio de realidad que se nos está imponiendo. Venimos a pedir que cumplan su labor de contralor sobre el Poder Ejecutivo para lograr este estudio de impacto que estamos pidiendo sistemáticamente y que hasta ahora no hemos logrado. Ese estudio también nos permitiría conocer las medidas de contingencia para que todo se desarrolle correctamente.

Tal vez se han soslayado algunos de los puntos álgidos que surgen a simple vista. El tránsito hasta ahora no era un problema pero puede llegar a serlo porque la senda de camiones que llega al puerto atraviesa y divide a La Paloma en dos. Toda la población de La Pedrera, Arachania, Antoniópolis, Costa Azul y La Aguada, tiene que trasladarse atravesando la senda de camiones para llegar a los servicios que le brinda el centro de La Paloma: el liceo, los servicios públicos y oficinas para realizar trámites que están concentrados allí. Esa senda está partiendo la ciudad en dos sin brindar las garantías necesarias. Al no haber un estudio, no sabemos qué se puede prever. Si bien se pusieron semáforos, son titilantes y simplemente anuncian que hay un riesgo, pero es posible que una población con gran cantidad de niños y jóvenes que van a la escuela y al liceo y atraviesan permanentemente la ruta estén en serio riesgo. A su vez, la senda de camiones queda dos metros sobreelevada respecto a la senda para bicicletas que construyeron a dos metros de distancia. Al pasar un camión, una rueda puede hacer volar una piedra que llegue a nuestros niños que transitan por esa ciclovía. Al no haber un estudio no sabemos a qué nos enfrentamos.

Quiero destacar que en La Paloma hay una policlínica de Salud Pública y dos privadas pero no existe siquiera la posibilidad de sacar una radiografía. Tampoco tenemos una ambulancia especializada; sin este riesgo por el tránsito, en el estado actual ya hubo un caso en que se necesitó una ambulancia especializada y no se contó con ella. Este aspecto de la salud no se ha tenido en cuenta. Tal vez alguien lo estudió y no se nos ha comunicado.

También quiero señalar que aquí somos cuatro personas pero detrás de la unión de vecinos hay muchísimas más. Hubo asambleas de más de 150 vecinos pero muchos otros comparten nuestra postura de incertidumbre, de duda y de oposición a este proyecto tal como se plantea, y no se manifiestan. No quiero que se queden con la idea de que solo somos cuatro personas.

SEÑORA FAINZAIG.- Estoy viviendo en La Paloma desde hace dos años. Soy uruguaya pero viví siempre en Argentina y era una gran ilusión venirme para acá, por lo que este momento es de gran dolor. No se está respetando la vida de las personas, ni la tierra y a nadie le interesa nada el Uruguay. Es una pena.

SEÑOR AMARILLA.- Quiero agradecer la presencia de la Unión de Vecinos y de la doctora Pereira. Realmente, el Parlamento se siente honrado cuando personas afectadas por una situación confían en esta Casa del pueblo y de la democracia a los efectos de plantear su inquietud en la esperanza de tener una caja de resonancia que dé respuesta o emprenda alguna acción para solucionar ese diferendo.

El tema que plantean es complejo. Me siento sorprendido por la profundidad del problema. Los que no somos de la zona

——yo soy de Rivera- nos hemos enterado un poco por la prensa pero es un ruido de lejos. Lo mismo es cuando ocurre algo en Rivera: en Montevideo se siente distante. Hay que vivir y sufrir los problemas durante todo el año para saber lo que pesan esos kilómetros hasta la capital del país.

Quiero formular algunas preguntas sobre temas en que me quedan dudas. Aparentemente, no hay estudios de impacto ambiental previos. ¿No hay estudios de las obras nuevas o, en función de la normativa y del decreto reglamentario de la ley de impacto ambiental tampoco hay de las actividades que se están desarrollando en la zona a partir de una obra que ya estaba construida?

Tampoco me quedó claro si hay instrumentos de planificación territorial en el marco de la ley o si también se estaría incumpliendo con la planificación previa que reclama la ley para actividades tan importantes y que van a cambiar la dinámica de la zona. Deberíamos contar con esa información para poder plantear algún reclamo al Poder Ejecutivo.

En cuanto a la administración nacional y departamental, es importante saber si han sido recibidos para dialogar y si hubo respuestas a los planteamientos de los vecinos a nivel de la Alcaldía, del Municipio y del Gobierno nacional en las diferentes dependencias vinculadas a este tema. Quiero saber si ha habido algún planteo formal y si recibieron alguna respuesta. ¿Ha habido devoluciones formales o satisfacción por los planteos que se hicieron?

Por otra parte, debo decir que a través de la prensa nos enteramos que hubo alguna acción judicial; no sé si fue este grupo de vecinos u otras organizaciones. ¿Hubo alguna respuesta de los Juzgados? ¿Hubo alguna apelación?

SEÑOR SILVERA ARAÚJO.- Agradecemos a la delegación por haber solicitado esta reunión, por haber expuesto de forma tan contundente y por el material que nos van a dejar para que lo estudiemos.

Ustedes nos han dicho que tuvieron contactos con distintas autoridades del Ejecutivo Nacional a los efectos de la realización del estudio de impacto ambiental previo. ¿Qué fue lo que cada una de las autoridades les expresó en cuanto a la no realización del estudio?

SEÑORA PEREIRA (doña Victoria).- En cuanto al estudio de impacto ambiental, el decreto reglamentario de la ley es una lista enunciativa. Dentro de dos de sus incisos creemos que podría encuadrar este proyecto. Me refiero a la ampliación de las carreteras cuando superan las diez hectáreas o a la construcción de nuevos puertos, cuando se requieren modificaciones que impliquen ganar tierra al mar.

¿Por qué hablamos de estos dos puntos? En primer lugar porque, evidentemente, va a haber una reestructura vial muy superior a las diez hectáreas, de manera de llevar esa madera a destino. En segundo término, más allá de que el puerto ya existe, porque implica cambios en lo que respecta al puerto actual. De hecho, en uno de los documentos que dejamos a la Comisión, el dragado -no en una primera etapa, pero con posterioridad- se pretende que llegue a los nueve metros; entonces, hay una modificación.

Como dije, se trata de una lista enunciativa, y el último inciso -por un tema de voluntad política- podría sugerir que una obra de estas características requeriría de un estudio de impacto ambiental previo.

Sabemos que las normas están para ser interpretadas y que el técnico o político de turno las interpreta a voluntad. Independientemente de que la obra podría entrar en esos dos numerales y considerarse como un megaproyecto o como algo separado -porque por un lado está el puerto y, por otro, la reestructura vial-, si hubiese voluntad política para dejar tranquilos a los vecinos y respetar sus derechos, también podrían quedar comprendidos.

En cuanto al ordenamiento territorial, el plan entre cabos es algo que recién se está proyectando. La Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sustentable data de 2008 y, evidentemente, los Gobiernos Departamentales ya han programado sus planes; es una puerta muy importante para nosotros. En la tarde vamos a ser recibidos en la Comisión de Medio Ambiente del Senado -también coordinamos una reunión con la Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente- porque este tema es clave.

Desde noviembre, cuando comenzamos a colaborar con la Unión de Vecinos -lo hice en forma previa pero sin documentos ni audiencias-, hemos sido recibidos por el Ministerio de Turismo y Deporte, por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por el señor Intendente, por la Alcaldía, por el señor Director Rucks y por el señor Director Nacional de Ordenamiento Territorial, ingeniero Chabalgoity. Además, en el convenio a que aludimos, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente quedó por fuera y, a nuestro entender, debería haber sido invitado desde el comienzo.

Hemos mantenido reuniones y algunos planteos no tienen respuesta. Dentro de los más importantes, es solicitar a la Dinama que en sus competencias de contralor exija al Ministerio que realice un estudio de impacto ambiental. Las normas otorgan competencias pero, en nuestro país, el promotor de la obra es quien debe presentar un estudio de impacto ambiental. Hemos hablado con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas

——tenemos mayor diálogo con el psicólogo Copelmayer- y se nos dijo que ellos interpretan que esta actividad no requiere un estudio de impacto ambiental. De todos modos, nos sentimos bastante satisfechos porque hace unas semanas, en esos ámbitos que se han dado a raíz de este tema, se conformó una Comisión de seguimiento. Para nosotros era clave que el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente -en las Direcciones Nacionales de Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente- también participara. Creo que fue un logro -como la Unión de Vecinos- que como miembros empezáramos a participar en esa Comisión.

Otro logro refiere a que en la Comisión interministerial, la que está previendo cómo va a retirar la madera -como dijo el profesor del Acqua, esto es solo un sexto de toda la madera de la región-, también se está previendo la realización de un estudio de impacto ambiental. En cuanto a la Intendencia y la Alcaldía, se prevé contratar algunos técnicos para evaluar los impactos del retiro de la madera por el puerto. De todos modos, nosotros queremos que ese estudio se realice en forma previa; si ya se está retirando la madera y

si no se tomaron las medidas de mitigación o de compensación correspondientes, sería algo ilógico.

Con respecto a la acción judicial, no fue planteada por la Unión de Vecinos sino por la Alcaldía. La acción judicial consistió en un recurso de amparo y fue cuando comenzó la remodelación de las vías férreas. Ellos entendían que requerían una autorización ambiental previa -el objeto del proceso fue ese- y el Juez entendió que no existían los kilómetros en los que se encuadraba esa autorización. En alusión a eso, en la misma audiencia, en la acción de amparo, quedó constatado por el jefe de obras -quien fue uno de los testigos del Ministerio- que esa remodelación de las vías férreas era una fracción de toda esa reestructura.

Voy a dejar copia de la audiencia en la que queda más que demostrado que el tema de las vías férreas fue un eslabón de la cadena. Por eso, esa acción judicial y esa denegatoria en lo que respecta al recurso; pero no fue la Unión de Vecinos.

En lo que respecta a las autoridades, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -más allá de que dicen que lo van a evaluar- entiende que esto no quedaría encuadrado dentro del decreto reglamentario para requerir una autorización ambiental previa. La Intendencia y la Alcaldía son órganos con cierta implicancia pero no sé su opinión al respecto.

En lo que respecta al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, hemos tenido mayor comunicación con la Dinama. En la última reunión que tuvimos en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, solicitamos que Dinama y Dinot fueran incorporadas a la Comisión de seguimiento. En lo que a nosotros respecta, el arquitecto Rucks dio a entender que todavía no tenía una opinión formada. De hecho, la semana pasada presentamos un escrito solicitando que se expida con urgencia porque el 5 de marzo empezaron a transitar los camiones. Ellos tienen competencia para solucionar este asunto.

SEÑOR DEL ACQUA.- Voy a detallar el proceso para que se entiendan las instancias de diálogo que hemos tenido.

En enero de 2012 se conoce el acuerdo de sacar la madera por La Paloma. Inmediatamente, a nivel de la comunidad y a través del Municipio, se convoca a una reunión informativa con los vecinos. En ese momento comienzan las primeras tomas de posición de los vecinos. Luego, el señor Ministro Pintado -junto a sus asesores- concurrió a la Junta Departamental para informar de la obra, y allí mantuvo contacto con algunas organizaciones, sobre todo con la Liga de Fomento. Inclusive, hubo alguna reunión en el Centro Cultural de La Paloma con algunos técnicos; no se trataba de audiencias públicas sino de reuniones informativas. Hubo todo un trabajo de convencimiento.

Si mal no recuerdo, en abril fuimos recibidos por la Junta Departamental de Rocha; allí, hicimos una presentación que es parte de los documentos que dejamos hoy en la Comisión. Algunos hicieron preguntas y la bancada oficialista se llamó a silencio. No hubo ningún intercambio de opiniones. Sin embargo, luego de la finalización de la reunión, hubo algunos que nos felicitaron por la ponencia.

Quiero aclarar que la acción judicial que se interpuso por el camino que se estaba construyendo no fue de la Alcaldía sino una movida de los vecinos que juntaron cerca de doscientas firmas; se presentó una especie de acción de amparo a través de un abogado que representaba a ese grupo de vecinos.

La Unión de Vecinos viene trabajando desde hace tiempo, pero hay mucho más gente que está en desacuerdo con este proyecto. Todos nosotros firmamos la nota y yo

estuve en esa audiencia; junto con el señor Juan Carlos Siri estuvimos como testigos. Ahí, hicimos referencia a lo que se decía con respecto a ese camino; para zafar del estudio, se argumentaba que ese camino no era de dominio público y que era pura y exclusivamente para los camiones de la madera. Ahí aparece la incertidumbre en cuanto a por dónde entrarían otras cosas, si es que se quiere hacer un puerto multipropósito. Creo que faltó un kilómetro para llegar a eso. Como dijo la doctora Pereira, se trata de una cuestión de voluntad política. Está claro que hay un impacto. Está claro que si una localidad tranquila de cinco mil habitantes, se llena de camiones y madera, va a haber un impacto.

Por otra parte, quiero decir que hace poco tuvimos una entrevista con el Intendente y se hizo referencia al estudio que se va a hacer por el total de la madera, es decir por el millón y medio de toneladas. Ahora se va a encargar un estudio de esas características para ver por dónde podría salir y cuáles serían los impactos. Incluso se nos dijo que si de ese estudio surgiera que las 250.000 toneladas son perjudiciales, se frenaría el proyecto. Es un poco absurdo que se nos diga que después de uno o dos años de funcionamiento, si es perjudicial, se va a frenar. ¿Es simplemente una cuestión de volumen o de qué? Esto no está claro, por eso se hacen esas conjeturas.

SEÑOR PÉREZ BRITO.- En el contacto que han mantenido con las autoridades y en relación a que presumiblemente se podría construir un puerto de aguas profundas cerca de Rocha, ¿se planteó que la salida de la madera por el puerto de La Paloma fuera algo transitorio y que después saliera por el puerto de aguas profundas?

SEÑOR DEL ACQUA.- Sí, exactamente.

Incluso está grabado, porque la Universidad hizo un trabajo y las autoridades del Ministerio y el Intendente dijeron que cuando estuviera pronto el puerto de aguas profundas iba a ir todo para ahí. Asimismo, las autoridades del Ministerio de Turismo y Deporte dijeron que el puerto de La Paloma iba a quedar como un puerto recreativo y turístico, que es lo que nosotros estamos pidiendo. Estas afirmaciones nos dejan más preocupados, porque hay urgencia en hacerlo. Lo que no nos queda claro es de quién es la urgencia, si es del Estado o del grupo empresarial, que no puede esperar un estudio ni otras alternativas.

SEÑOR ITURRALDE VIÑAS.- Agradezco la gentileza de permitirme hacer uso de la palabra.

Quiero hacer algunas reflexiones. Hace más de cincuenta años que estoy vinculado a la zona de La Pedrera y como ciudadano estoy preocupado por este tema y lo he tratado de seguir. Cuando reflexionamos sobre la situación del puerto de La Paloma, del puerto de aguas profundas que eventualmente se va a construir en El Palenque o cuando hablamos de la forestación o de Aratirí, en realidad nos estamos refiriendo a un paquete más grande que tiene que ver con el Uruguay natural. Me parece que todas estas cosas están encadenadas y que el sistema político se debe una discusión a fondo acerca del modelo de desarrollo que queremos para el país. Creo que esto tiene que ver con la matriz productiva del Uruguay. El país ha elegido el eslogan de "Uruguay natural" y creo que es bueno. He tratado de participar en las actividades; lamentablemente me saltee lo del puente sobre la laguna Garzón. A su vez, me parece que más adelante va a venir la discusión sobre un puente en la laguna de Rocha

Veo que a cada momento se van planteando las vallas y que se va desarrollando un discurso que no comparto, que me parece que tiene ser que parte de lo que discutamos todos. Yo intentaría que no fuera una discusión partidaria en la cual se separe el

Gobierno y la oposición. Me parece que esto tiene que ser parte del modelo de desarrollo del Uruguay y tiene que ver con el desarrollo sustentable.

Además, cuando discutimos lo que tiene que ver con este puerto, en realidad estamos discutiendo qué va a pasar en el entorno de La Paloma, porque si este puerto se desarrolla para forestación va a haber mucho más desarrollo de esa actividad en toda la zona. En ese sentido, tenemos que pensar que esa actividad que ha sido buena para el país, debe ser topeada en algún momento y tenemos que establecer cuál va a ser el límite. Creo que todas estas cosas merecen una discusión, que nosotros venimos dando en forma aislada en distintos lugares. Me parece que toda nuestra sociedad, con el sistema político a la cabeza, debería dar una discusión sobre la matriz productiva que el Uruguay quiere y el modelo de desarrollo que queremos para el país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradezco a la delegación por la visita y por la información que nos han brindado. Es parte de nuestra tarea recoger insumos y escuchar a las organizaciones.

Para mí es un tema desconocido porque vivo en otra zona del país, pero esto no implica que no tenga que conocerlo. Percibo que la mayoría de los integrantes de la delegación ha tenido la suerte de poder elegir un lugar para vivir. Yo les cuento que por mi barrio cruza una ruta nacional por la que pasan cientos de camiones todos los días y ha muerto mucha gente, y nosotros no pudimos elegir. Nacimos y nos criamos ahí, y eso siempre ha estado y va a seguir estando. Creo que esto es lo que le ocurre a la mayoría de los uruguayos en todos lados. La carretera que cruza por mi barrio no se hizo para nosotros, sino para el país. No obstante, tenemos que ver cómo esas obras, que siempre causan algún impacto, pueden tener algunas medidas de mitigación para convivir con las actividades que ya existen y no impliquen una destrucción de lo existente.

De todas maneras, por lo que recogemos de la información, creo que es bueno que las autoridades hayan estado varias veces presentes en la zona y que hayan tenido diálogo. También, es bueno que exista un plan de ordenamiento en Rocha y que se siga trabajando, porque el plan departamental está en un proceso de elaboración. Creo que estos aspectos permiten que el tema se esté sacudiendo y que no esté totalmente consolidado.

Por otra parte, de acuerdo con la poca documentación que pude conseguir, sabiendo que venía esta delegación, aprecio que no solamente se habla de un puerto maderero por parte de las autoridades. No obstante, la delegación hace énfasis en el tema de la madera. En ese sentido, creo que la riqueza no está concentrada en La Paloma, sino en otros lugares y quizás está más en la Ciudad Vieja. Esto no quiere decir que la actividad no se desarrolle en muchos lugares; en Tacuarembó tenemos mucha forestación y sabemos lo que implica. De acuerdo con algunos documentos que conseguí en internet, veo que el desarrollo de la zona está pensado para múltiples actividades. Incluso, la presencia de la Administración Nacional de Puertos, estaría consolidando una mirada mucho más integral del puerto.

Lo concreto es que tomamos el asunto. Todos coincidimos en que es un tema importante. Los Diputados de la costa manejarán este tema más fluidamente, en cambio los que somos más de tierra adentro lo manejamos menos. De todos modos, nos comprometemos a tomarlo y analizarlo con la debida profundidad. Seguramente, luego nos comunicaremos con la delegación, porque es la forma rutinaria de trabajo de la Comisión.

SEÑORA PEREIRA (doña Victoria).- Justamente lo que ha planteado el señor Presidente es motivo de preocupación. No solamente es un tema de la madera, como

surge del acta del momento en que el Ministro Pintado concurrió a la Junta Departamental, sino que se habla de granos, buques de altura, cruceros y petróleo. En las reuniones que tuvimos se manifestó que en el día de mañana los barcos vinculados con las operaciones en torno al petróleo también irían al puerto de La Paloma. Se trata de un cambio medular y profundo, y va más allá de que estemos de acuerdo o no.

SEÑOR SIRI.- Visto como se dieron las circunstancias, la sensación que nos da es que vienen a proponer el puerto maderero, luego, frente a la reacción de la población aclaran que va a ser un puerto multipropósito, hablan de la pesca y de que van a hacer quioscos para vender pescado. No obstante, la realidad es que se quieren poner muchas cosas en un puerto que es muy chico. Si realmente se desarrolla la terminal maderera y entra algún barco más, no hay lugar para que haya pesca ni puerto deportivo. O sea que se está tirando todo, sin tener estudios realmente serios. Esa es nuestra preocupación.

SEÑORA OLIVET.- Quiero hacer énfasis en el grave grado de improvisación que hay en todo esto, que no sé si se ha logrado visualizar. Inclusive, quienes están lejos de pronto no saben que en el puerto de La Paloma está atracado el barco que supuestamente llevaría la madera. El barco está vacío y no puede salir del puerto porque no da el calado para que se pueda mover dentro del radio del puerto. Esto indica que no solo no hay estudio de impacto, porque se tendría que haber previsto, sino que hay un grado de improvisación en todo.

SEÑOR PEREYRA (don Aníbal).- Agradezco a la Comisión la posibilidad de poder concurrir, ya que es un tema que está relacionado con el departamento de Rocha donde nací, crecí, vivo y hoy lo represento en este Parlamento. Sin duda es un tema medular. En ese sentido, quiero hacer algunas aclaraciones de ciertos planteos que se han realizado.

La realidad es que en los últimos años el departamento de Rocha ha venido manteniendo un crecimiento importante en varios aspectos. Una de las actividades importantes de la economía rochense es el turismo, que se ha multiplicado de manera exponencial en los últimos años, sobre todo por la definición de políticas del departamento a partir de decisiones de gobierno y por la articulación con los actores privados y los vecinos. Eso no es menor, así como otros aspectos que se vinculan a la economía rochense.

Recientemente se hizo un estudio con la Facultad de Ciencias que determinó un crecimiento importante a lo largo de todo el departamento, lo que significa otro tipo de complejidades que son algunas de las cosas que se están planteando aquí.

Rocha tiene potencialidades naturales. Aquí se ha dicho que prácticamente todo el departamento debería estar dentro del Sistema Nacional de Áreas Protegidas. Claramente es el departamento que tiene más área destinada a la preservación debido, obviamente, a sus características. Sin embargo, para plantear eso, Rocha debe tener una alternativa para su funcionamiento. Preservar la naturaleza no es ponerla dentro de una caja de cristal. Lo que ha dañado más el medio ambiente en Rocha no han sido las actividades productivas, sino el desarrollo del turismo, la mala planificación y la ocupación de territorios costeros que son públicos. Lamentablemente, no hay grandes manifestaciones al respecto; sin embargo, es lo que más ha deteriorado las playas. En Aguas Dulces y en Cabo Polonio hubo más de trescientos ocupantes ilegales. En Cabo Polonio han destrozado la naturaleza más rica que tiene el departamento.

La historia del puerto no se puede contar a partir de La Paloma ni de los últimos cinco años, sino que viene de mucho más atrás. No quiero ir al comienzo del siglo, pero mucho antes de ser balneario, La Paloma fue faro y después, puerto. La actividad

portuaria fue la que generó el primer impacto fuerte que tuvo respecto al crecimiento poblacional. En la década del sesenta la población no llegaba a 1.000 habitantes, y se multiplica exponencialmente entre los años setenta y noventa, cuando se desarrolló la industria pesquera. Muchos de los habitantes permanentes de La Paloma fueron a vivir allí por esa razón, donde estaba la planta. que tenía más de 1.000 trabajadores. El puerto se remodeló en la primera mitad de la década de los setenta y generó las características que tiene actualmente. Las obras se están haciendo sobre la estructura de un puerto remodelado en el año 1976. Lo que pasó fue que allí se instaló la planta pesquera, se desarrolló Astra y se instalaron dos plantas pesqueras más. Durante todos esos años fue uno de los desarrollos más importantes de la economía de la zona.

Cuando era gurí, hasta los quince años viví en la zona contigua a La Paloma, en Costa Azul y Antoniópolis. Eso era prácticamente un desierto. Lo único que había era espinas de la cruz, colas de zorro y árboles silvestres, pero hoy es casi una ciudad: tiene calles y no existen las barrancas que hubo en su momento. La cantidad de turistas que concurren se multiplicó por diez y generó el mayor impacto, que terminó con la naturaleza viva en casi todos los balnearios. En el barrio obrero de La Paloma, no hace mucho, hace treinta y cinco años, había médanos que desaparecieron debido al desarrollo turístico. que determinó un crecimiento en muchos aspectos. El puerto fue parte central de ese crecimiento y de ese desarrollo.

No he escuchado que se hable al respecto, pero el Gobierno anterior al primero del Frente Amplio -esto no es una alusión política sino un hecho fácil de constatar- había tomado la decisión de transferir el puerto de La Paloma a una sociedad anónima que se llamaba Puerto Graneles. En esa época yo era Edil departamental y me opuse a ese proyecto -no al puerto- porque, entre otras cosas, entregaba durante treinta años el puerto y casi 100 hectáreas contiguas en la zona de La Aguada a una explotación privada. A partir de entonces, surgieron movilizaciones de vecinos contrarias a ese desarrollo. No tuvimos suerte; eso se aprobó y no hubo ningún ámbito para poder expresar por qué era inconveniente que un puerto pasara a manos privadas sin ningún tipo de planificación. Cuando asumió el primer Gobierno del Frente Amplio eso se revirtió por una decisión política. Todos quienes vivimos en Rocha sabemos que el Ministro de Transporte y Obras Públicas de la época buscó la forma legal para revertir la decisión política que se había tomado. Eso fue trascendente porque, de lo contrario, hoy no estaríamos aquí y habría un puerto chipero para sacar madera. Peor aún: un privado estaría explotando ese puerto durante treinta años. Eso cambió por una decisión que determinó que el puerto de La Paloma cumpliera su función. Por eso se invirtieron desde 2007 más de US$ 20:000.000 de dinero público que los legisladores aprobaron en el Presupuesto quinquenal para las obras que planificó la Dirección Nacional de Hidrografía; eso se empleó para la recuperación y construcción de muelles para yates nuevos, la construcción del espigón, la ampliación del muelle N° 2, el dragado que ahora comenzó y la construcción de amarras para la pesca artesanal contra la escollera vieja, que comienza este año. Hacía treinta y cinco años que no se invertía un peso en el puerto de La Paloma y a partir de que se empieza a recuperar y hay posibilidades de una operativa, aparecen interesados y surge el debate sobre si ese puerto debía ser exclusivamente para la madera.

El hecho más significativo de que ha habido voluntad de diálogo son las obras que se han hecho. Cuando más transitan camiones a La Paloma es en verano. La Ruta N° 9, que pasa a 28 kilómetros, tiene tres veces más tránsito que la Ruta N° 15 porque todo el ingreso de Brasil por el puerto seco es por ahí. Hace treinta años había un tránsito constante de camiones con madera porque la planta de harina funcionaba a leña. Nunca

antes el ingreso vial tuvo tanta seguridad como ahora y no solo por el puerto. Se iluminó todo el ingreso hasta La Pedrera. Todo eso se hizo en estos últimos cinco años.

Ahora me estoy enterando de que la posición contraria de los vecinos no solo es con respecto a la madera, sino a todo lo que se pueda instalar en el puerto. Esto es nuevo; al menos, no lo había escuchado hasta ahora. Siempre se había planteado que ese puerto no era maderero y nosotros sostuvimos que la decisión de recuperar el puerto y generar inversiones era para que funcionara como debe, ingresando y saliendo mercadería. Escucho con asombro que no se está de acuerdo con que lleguen barcos pesqueros, ni de otro tipo en la medida en que se puedan alcanzar determinadas profundidades, que fueron determinadas por la obra de 1976.

Estas obras son remodelaciones sobre otras ya existentes. Ocurre que, ante el planteo de la ANP, la Dirección Nacional de Hidrografía estaría transfiriendo el muelle N° 3 -que nunca funcionó- con el objetivo de que el puerto funcionara en su totalidad. Este año la Dirección Nacional de Hidrografía comienza las obras de atracadero para pesca artesanal y puestos de venta.

Estas precisiones no son menores y tienen que ver con los objetivos de reactivación del puerto.

A quienes eligieron vivir en Rocha por su tranquilidad, esto no les va a afectar absolutamente nada porque La Paloma ha tenido un crecimiento importante debido al desarrollo turístico y se ha demostrado que las actividades pueden ser compatibles. Si el puerto tiene un camino alternativo, si hay un plazo de ingreso y salida de los camiones y se realizan las obras de seguridad es porque hubo una instancia de negociación y de diálogo para entender a la comunidad. De lo contrario, no se habrían hecho esas obras porque los camiones ingresaban por las carreteras existentes.

Esto es muy diferente a Puerto Graneles, que no se instaló porque hubo un Gobierno que lo revirtió. Cuando se dice que hay un Gobierno que no escucha, digo que si no hubiera sido por este Gobierno, La Paloma tendría otra realidad mucho más perjudicial que la que se está planteando, que es una inversión pública de todos los uruguayos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La idea no es abrir hoy un debate, sino recoger insumos.

SEÑOR DEL ACQUA.- No voy a polemizar, pero hay puntos que comparto y otros que me parecieron más bien un discurso político. De todos modos, la conclusión que saco no me lleva a negar un estudio de impacto ambiental. Aquí nadie dijo "No" a nada en particular, sino que se debe hacer un estudio. Eso es lo que estamos reclamando. Nosotros no estamos en contra de un grupo político; nos opusimos a un proyecto en un momento y nos oponemos a otro ahora. La Unión de Vecinos no tiene un perfil político y les puedo asegurar que pertenecemos a todos los sectores. Lo que queremos discutir es el desarrollo de la localidad. ¿Queremos un desarrollo turístico? En su momento, cuando el señor Intendente era Diputado, presentó un proyecto de expropiación de tierras. Tenemos el problema de que hay una faja totalmente privatizada y en el día de mañana puede haber complicaciones para bajar a la playa. Hoy, los turistas extranjeros se asombran por la existencia de playas públicas.

Sabemos que el turismo puede afectar la zona. Es más: ha habido planes en La Paloma pero no se respetaron -inclusive, con el desarrollo turístico- porque el mercado manda; eso es lo que queremos poner arriba de la mesa. Una cosa son las reglas del mercado y, otra, las de una sociedad y de la vida para una sociedad. Acá no estamos para polemizar sobre los proyectos políticos; pedimos garantías.

Como dije, no hubo instancias de diálogo, de discusión ni de negociación con los vecinos. Además, es muy difícil establecer una instancia de diálogo sobre la base de pareceres de uno y de otro.

SEÑOR AMARILLA.- La idea no es debatir los temas con los vecinos, sino escucharlos. Sabemos que los vecinos vienen al Parlamento a pedir que se intervenga.

Entendí que el planteo es la realización de un estudio de impacto ambiental sobre esas obras.

Es importante el acceso porque si se trata de un terreno privado para una empresa determinada es una cosa, y si es para todo -como decía el señor Diputado Pereyra-, como era el puerto originario en la época de la dictadura, es otra.

Queremos tener algún detalle específico que nos sirva a la hora de reclamar alguna respuesta al Poder Ejecutivo.

SEÑORA PEREIRA (doña Victoria).- Nosotros no estamos en contra del desarrollo ni de ningún proyecto; sería poner la carreta delante de los bueyes.

En una política ambiental congruente de un Estado de derecho, en un Estado democrático, en 2013, en que los temas ambientales están en la agenda de cualquier tipo de actividad, solicitamos que en forma previa se haga un estudio de impacto ambiental para una obra que va a significar un cambio coyuntural en una región. Si esa obra está o no incluida en el decreto reglamentario de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental depende de la interpretación. Pero es de lógica que una obra de esta envergadura otorgue esa garantía para la población.

Necesitamos un estudio de impacto ambiental para que se vean reflejados nuestros derechos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queda planteado el asunto. Vamos a evaluar esta entrevista y estaremos en contacto con ustedes.

Les agradecemos su presencia.

SEÑORA OLIVET.- Agradecemos que nos hayan recibido.

(Se retiran de Sala los integrantes de la Unión de Vecinos de La Paloma)

——Solicitamos a la Secretaría que reparta el abundante material que nos ha dejado la delegación. Si no hay inconveniente, en la próxima sesión fijaremos los pasos a seguir.

(Apoyados)

SEÑOR SILVERA.- Sugiero que el viaje de la Comisión a nuestro departamento de Treinta y Tres se realice el tercer jueves de abril.

(Apoyados.- Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la reunión.

≠